

Wind protection device for an open motor vehicle

Patent number: DE10054009

Publication date: 2002-05-08

Inventor: BARGHEER CLAUDIO (DE); NORDBERG PETER (DE);
ORIZARIS VASILIOS (DE); PFAHLER KARL (DE);
RENNER LOTHAR (DE)

Applicant: DAIMLER CHRYSLER AG (DE)

Classification:

- international: B60H1/00; B60J7/22

- european: B60J7/22B; B60N2/56C4C

Application number: DE20001054009 20001101

Priority number(s): DE20001054009 20001101

Also published as:



EP1203681 (A2)
US6786545 (B2)
US2002057005 (A1)
EP1203681 (A3)

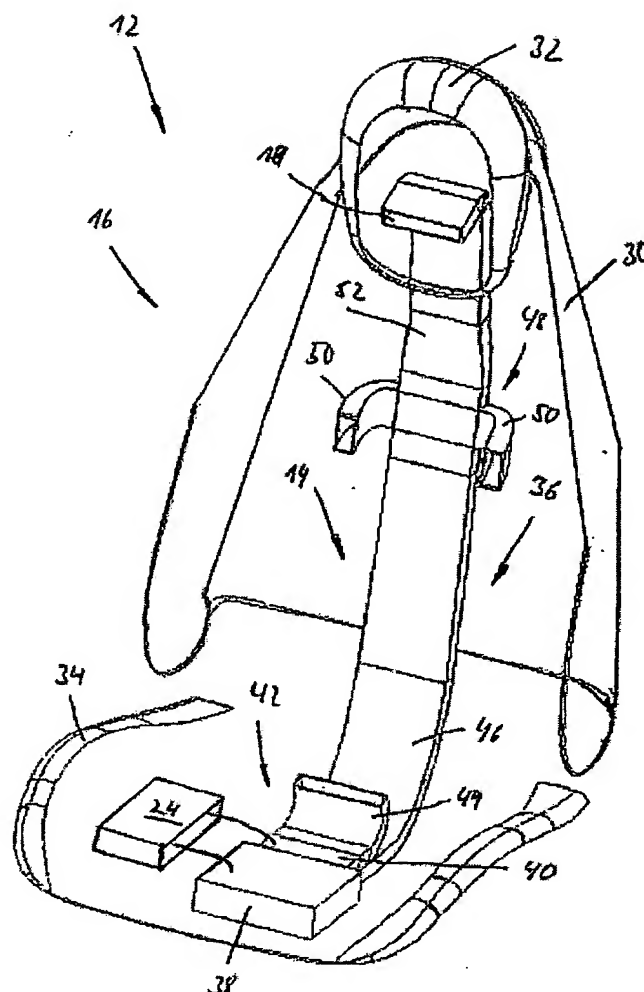
Report a data error here

Abstract not available for DE10054009

Abstract of correspondent: **US2002057005**

A wind protection device for an open motor vehicle includes a passenger cell that has at least one car seat with a backrest. There is on a level with the top area of the backrest at least one air outflow opening of an air supply system.

Thereby, the head, shoulder and neck area of the seat occupant is impinged on with an air stream that can be regulated to avoid an undesired air draft. The air supply system has at least one sensor to measure a parameter value, whereby the air stream, issuing from the air outflow opening, is regulated as a function of the parameter value by way of a regulating unit.





①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 54 009 A 1**

⑤ Int. Cl. 7:
B 60 H 1/00
B 60 J 7/22

⑦1 Aktenzeichen: 100 54 009.0
⑦2 Anmeldetag: 1. 11. 2000
⑦3 Offenlegungstag: 8. 5. 2002

DE 100 54 009 A 1

⑦1 Anmelder:
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:
Bargheer, Claudio, Dipl.-Ing., 70435 Stuttgart, DE;
Nordberg, Peter, 71063 Sindelfingen, DE; Orizaris,
Vasilios, Dipl.-Ing., 71272 Renningen, DE; Pfahler,
Karl, Dr., 70180 Stuttgart, DE; Renner, Lothar, 71154
Nufringen, DE

⑤6 Entgegenhaltungen:
DE 197 03 516 C1
DE 198 30 274 A1
DE 92 01 474 U1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Windschutzeinrichtung für einen offenen Kraftwagen

⑤7 Die Erfindung betrifft eine Windschutzeinrichtung für einen offenen Kraftwagen, in dessen Fahrgastzelle wenigstens ein Fahrzeugsitz mit Rückenlehne angeordnet ist, wobei auf Höhe des oberen Bereichs der Rückenlehne wenigstens eine Luftausströmöffnung einer Luftversorgungseinrichtung vorgesehen ist, über welche der Kopf-, Schulter- und Nackenbereich des Sitzinsassen zur Verminderung von unerwünschten Zuglufterscheinungen mit einem regelbaren Luftstrom beaufschlagbar ist. Der Luftversorgungseinrichtung ist wenigstens ein Sensor zum Erfassen eines Parameterwertes zugeordnet, wobei die Regelung des aus der Luftausströmöffnung ausströmenden Luftstroms über eine Regelungseinheit in Abhängigkeit des Parameterwertes erfolgt.

DE 100 54 009 A 1

C

[0001] Die Erfindung betrifft eine Windschutzeinrichtung für einen offenen Kraftwagen im Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Aus DE 92 01 474 U1 ist eine solche Windschutzeinrichtung für einen offenen Kraftwagen als bekannt zu entnehmen, in dessen Fahrgastzelle zwei in einer Reihe angeordnete Fahrzeugsitze angeordnet sind. Im Abstand hinter den Sitzen ist auf Höhe des oberen Bereichs der Rückenlehne ein in Fahrzeugquerrichtung verlaufendes Rohr mit Luftausströmöffnungen vorgesehen, über welche der Kopf-, Schulter und Nackenbereich des Sitzinsassen zur Verminderung von unerwünschten Zuglufterscheinungen mit einem regelbaren Luftstrom beaufschlagbar ist.

[0003] Aufgabe der Erfindung ist die Schaffung einer Windschutzeinrichtung der eingangs genannten Art mit verbessertem Komfort für den Sitzinsassen beim offenen Fahren.

[0004] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine Windschutzeinrichtung mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

[0005] Erfindungsgemäß weist die Luftversorgungseinrichtung wenigstens ein Sensor zum Erfassen eines Parameterwertes und eine Regelungseinheit auf, welche entsprechend des erfassten Parameterwertes die Regelung des aus der Luftausströmöffnung ausströmenden Luftstroms übernimmt. Insbesondere können die Sensoren zum Erfassen der Fahrgeschwindigkeit, der Außentemperatur oder der Luftfeuchtigkeit eingesetzt werden. Dabei trägt die erfindungsgemäße Windschutzeinrichtung zur Steigerung des Komforts für die Insassen der Tatsache Rechnung, dass beispielsweise bei höherer Fahrgeschwindigkeit die Turbulenzen im Kopf- und Nackenbereich des Fahrgastes stärker werden. Demgemäß wird bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit der Kopf- und Nackenbereich des Fahrgastes mit einem durch die Regelungseinheit gesteuerten, stärkeren Luftstrom zur Kompensation dieser Verwirbelungen versorgt. Gleichfalls eignet sich die erfindungsgemäße Windschutzeinrichtung zum Ausgleich von Schwankungen der Außentemperatur, wobei dem Sitzinsassen durch die angepasste Regelung des Luftstromes ein gleichbleibend angenehmes Gefühl im Kopf- und Nackenbereich verschafft werden kann.

[0006] Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels sowie anhand der Zeichnungen; diese zeigen in

[0007] Fig. 1 eine schematische Seitenansicht auf einen offenen Kraftwagen, in dessen Fahrgastzelle eine in Fig. 2 näher gezeigte und dem jeweiligen Fahrzeugsitz zugeordnete Windschutzeinrichtung gemäß der Erfindung vorgesehen ist; und in

[0008] Fig. 2 in schematischer Perspektivansicht die dem Fahrzeugsitz zugeordnete erfindungsgemäße Windschutzeinrichtung mit in die Rückenlehne integrierter Luftversorgungseinrichtung, mit welcher der Luftstrom zur Verminderung unerwünschter Zuglufterscheinungen für den Sitzinsassen erzeugt wird.

[0009] In Fig. 1 ist in schematischer Seitenansicht ein offener Kraftwagen dargestellt, in dessen Fahrgastzelle 10 eine Sitzreihe mit zwei Fahrzeugsitzen 12 angeordnet ist. In die beiden Fahrzeugsitze 12 ist jeweils eine in Fig. 1 lediglich schematisch angedeutete und im weiteren unter Bezugnahme auf Fig. 2 noch näher erläuterte Luftversorgungseinrichtung 14 integriert, wobei auf Höhe des oberen Bereichs der Rückenlehne 16 des Sitzes 12 eine Luftausströmöffnung 18 der Luftversorgungseinrichtung 14 erkennbar ist. Über

diese Luftausströmöffnung 18 ist der Kopf-, Schulter und Nackenbereich des Sitzinsassen auf im weiteren noch erläuterte Weise zur Verminderung von unerwünschten Zuglufterscheinungen mit einem regelbaren Luftstrom versorgbar.

[0010] Die Luftversorgungseinrichtung 14 ist hier sowohl mit einem Sensor 20 zum Erfassen der Außentemperatur wie auch mit einem Sensor 22 zum Erfassen der Fahrgeschwindigkeit verbunden. Die beiden Sensoren 20, 22 sind mit einer innerhalb des jeweiligen Sitzes 12 angeordneten Regeleinheit 24 verbunden, über welche die Regelung des aus der Luftausströmöffnung 18 austretenden Luftstroms in Abhängigkeit der besagten Parameterwerte – der Außentemperatur und/oder der Fahrgeschwindigkeit – erfolgt. Zudem ist im Innenraum des Kraftwagens eine weitere Regeleinheit 26 vorgesehen, über welche der Luftstrom durch den Sitzinsassen einstellbar ist. Das Erfassen der Fahrgeschwindigkeit erfolgt in dem hier gezeigten Ausführungsbeispiel durch ein ohnehin vorhandenes ABS-Steuergerät 28, welches die momentane Fahrgeschwindigkeit in ein elektronisches Signal umwandelt und an die Regelungseinheit 26 übermittelt. Das Erfassen der Außentemperatur kann durch einen ohnehin vorhandenen Temperatursensor 20 zum Anzeigen der Temperatur im Cockpit erfolgen, wobei die Temperatur in ein elektronisches Signal umgewandelt und an die Regelungseinheit 26 im Sitz 12 übermittelt wird.

[0011] In Fig. 2 ist in schematischer Perspektivansicht einer der beiden Fahrzeugsitze 12 gemäß Fig. 1 mit der Luftversorgungseinrichtung zur Verminderung unerwünschter Zuglufterscheinungen für den Sitzinsassen dargestellt. Von der Rückenlehne 16 des Sitzes 12 sind hier ein Lehnrahmen 30 und eine höhenverstellbare Kopfstütze 32 erkennbar. Vom Sitzkissenteil des Sitzes 12 ist lediglich ein unterer Rahmen 34 dargestellt. In die Rückenlehne 16 und das Sitzkissenteil 34 ist die Luftversorgungseinrichtung 14 integriert, welche eine Kanalanordnung 36 umfaßt. Der Kanalanordnung 36 ist hier ein von einem Gehäuse auf genommenes Gebläse 38 vorgeschaltet, dessen Luftansaugung an der Unterseite des Sitzkissenteils 34 erfolgt. Druckseitig des Gebläses 38 gelangt der Luftstrom zu einem zuschaltbaren Heizelement 40, mit dem dieser temperiert werden kann. Dem Heizelement 40 ist eine Verteileinrichtung 42 nachgeschaltet, mit welcher der Luftstrom – je nach Einstellung – an einen unteren Teilkanal 44 und/oder einen oberen Teilkanal 46 verteilt werden kann. Der untere Teilkanal 44 dient zur Versorgung von nicht gezeigten Luftausströmöffnungen im Sitzbezug des Sitzkissenteils 34, welche der Sitzbelüftung oder der Sitzbelüftung vorgesehen sind. Etwa auf halber Höhe der Rückenlehne 16 ist eine weitere Verteileinrichtung 48 angeordnet, mit der durch den Teilkanal 46 strömende Luft an zwei Teilkanäle 50 zur Versorgung von Luftausströmöffnungen im nicht gezeigten Sitzbezug der Rückenlehne 16 abgezweigt, oder über einen Versorgungskanal 52 zur Luftversorgung eines Luftausströmers 54 in der Kopfstütze 32 verteilt werden kann. Die nicht gezeigten Luftausströmöffnungen im Sitzbezug der Rückenlehne 16 dienen der Sitzheizung oder der Sitzbelüftung derselben. Der Luftausströmer 54 mit der in Fig. 1 beschriebenen Luftausströmöffnung 18 in der Kopfstütze 32 dient zur Verminderung von Zuglufterscheinungen im Kopf-, Schulter und Nackenbereich des Sitzinsassen, welche beim Fahren mit offenem Verdeck entstehen. Der Luftausströmer 54 endet etwa flächenbündig integriert in die Kopfstütze 32 an deren Vorderseite. Der Luftausströmer 42 ist dabei mit seinem vorderen oberen Ende an der Kopfstütze 32 befestigt und mit dieser bewegungsgekoppelt, so dass sich nach dem Anpassen der Kopfstütze 32 auch die Luftausströmöffnung 18 optimal in Bezug auf den Kopf des Insassen befindet und der aus der

austretende Luftstrom optimal auf den Kopf- und Nackenbereich des Fahrgastes gerichtet ist.

[0012] Es ist ersichtlich, dass das Gebläse 38 und das Heizelement 40 zum Erzeugen des temperierten, aus der Luftausströmöffnung 18 austretenden Luftstroms über die Regelungseinheit 24 regelbar sind. Abhängig von den Signalen der beiden Sensoren 20 und 22 wird das Gebläse 38 und/oder das Heizelement 40 der Fahrgeschwindigkeit bzw. der Außentemperatur entsprechend gesteuert. Da beispielsweise bei steigender Fahrgeschwindigkeit die Turbulenzen im Kopf- und Nackenbereich des Fahrgastes stärker werden, fördert das Gebläse 38 bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit mehr Luft zu der Luftausströmöffnung 18, wobei entsprechend der mehr geförderten Luft auch die Heizleistung des Heizelements 40 durch die Regelungseinheit 24 erhöht wird. Ebenfalls wird die Heizleistung des Heizelements 40 bei sinkender Außentemperatur durch die Regelungseinheit 24 erhöht. Darüber hinaus ist es für den Sitzinsassen möglich, über die weitere Regelungseinheit 26 eine entsprechende Temperatur und Intensität der aus der Luftausströmöffnung 18 austretenden Luftstroms einzustellen.

[0013] Die hier beschriebene Luftversorgungseinrichtung 14 dient sowohl zur Versorgung der dem Insassen zugewandten Sitzoberfläche wie auch der Luftausströmöffnung 18 mit Luft. Gleichfalls wäre eine Luftversorgungseinrichtung 14 denkbar, die lediglich zur Versorgung der Luftausströmöffnung 18 vorgesehen ist.

[0014] Die hier in den Fahrzeugsitz 12 integrierte Luftversorgungseinrichtung 14 kann auch außerhalb des Sitzes, beispielsweise an der Rückseite der Rückenlehne 16 angeordnet sein. Gleichfalls kann auch eine Luftversorgungseinrichtung 14 verwendet werden, die karosserieseitig beispielsweise in der Hecktrennwand angeordnet ist.

Patentansprüche

35

1. Windschutzeinrichtung für einen offenen Kraftwagen, in dessen Fahrgastzelle (10) wenigstens ein Fahrzeugsitz (12) mit Rückenlehne (16) angeordnet ist, wobei auf Höhe des oberen Bereichs der Rückenlehne (16) wenigstens eine Luftausströmöffnung (18) einer Luftversorgungseinrichtung (14) vorgesehen ist, über welche der Kopf-, Schulter und Nackenbereich des Sitzinsassen zur Verminderung von unerwünschten Zuglufterscheinungen mit einem regelbaren Luftstrom beaufschlagbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Luftversorgungseinrichtung (14) wenigstens ein Sensor (20, 22) zum Erfassen eines Parameterwertes zugeordnet ist, wobei die Regelung des aus der Luftausströmöffnung (18) austretenden Luftstroms über eine Regelungseinheit (24) in Abhängigkeit des Parameterwertes erfolgt.
2. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Regelung des Luftstroms in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit des Kraftwagens erfolgt.
3. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Erfassen der Fahrgeschwindigkeit durch ein ohnehin vorhandenes ABS-Steuergerät (28) erfolgt.
4. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Regelung des Luftstroms in Abhängigkeit der Außentemperatur erfolgt.
5. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Erfassen der Außentemperatur durch einen ohnehin vorhandenen Temperatursensor (20) erfolgt.
6. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch

gekennzeichnet, dass die Luftversorgungseinrichtung (14) in den Fahrzeugsitz (12) integriert und unmittelbar von diesem getragen ist.

7. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass im Fahrzeugsitz (12) ein Gebläse (38) und ein Heizelement (40) zum Erzeugen des temperierten Luftstroms sowie die Regelungseinheit (24) vorgesehen sind, mit welcher das Gebläse (38) und das Heizelement (40) regelbar sind.

8. Windschutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Luftstrom über eine weitere Regelungseinheit (26) durch den Sitzinsassen einstellbar ist.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

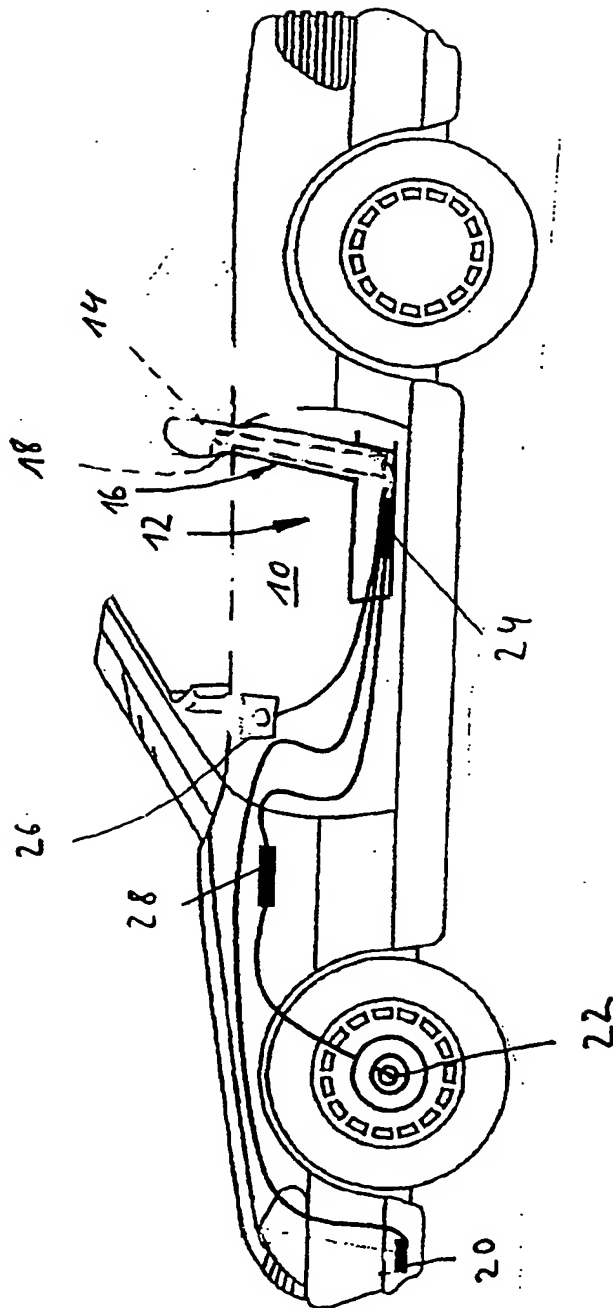
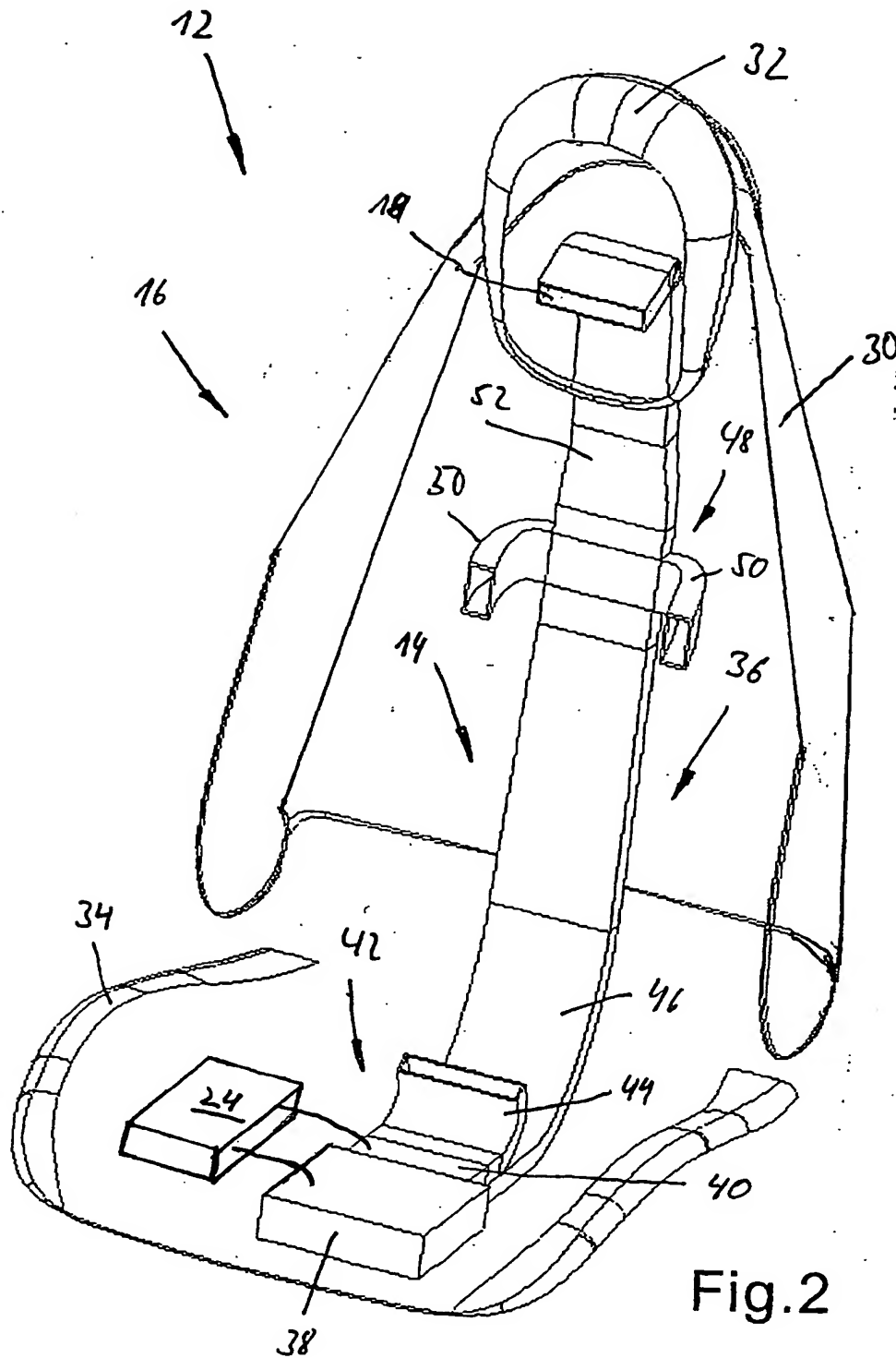


Fig. 1

BEST AVAILABLE COPY



BEST AVAILABLE COPY